PROGRAMM

des

GROSSHERZOGLICHEN GYMNASIUMS

ZU OLDENBURG.

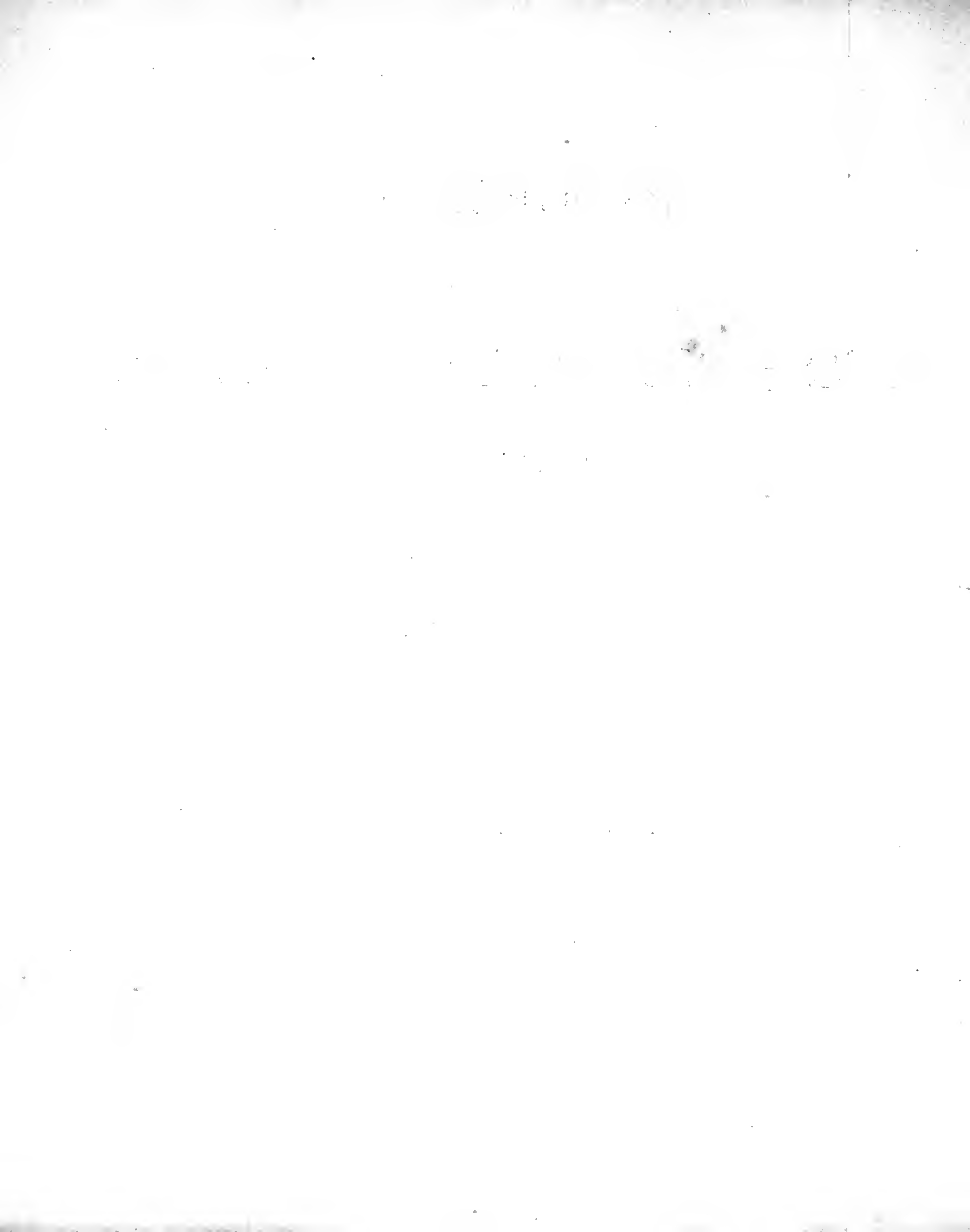
Ostern 1895.

Inhalt: Abhandlung des Oberlehrers Dr. Joh. Segebade: Vergil als Seefahrer.
Schulnachrichten. Vom Direktor Dr. H. Stein.



1895. Progr. Nr. 695.

Oldenburg.
Druck von Gerhard Stalling.
1895.



Vergil als Seemann.

Ein Beitrag zur Erklärung und Würdigung des Dichters

von

Dr. J. Segebade.

I.

Mit der Thatsache, dafs das Interesse unseres Volkes sich in den letzten Jahrzehnten in wachsendem Mafse der Entwickelung unserer Flotte und des Seewesens überhaupt zugewendet hat, hängt es wohl zusammen, dafs auch das Seewesen der Alten neuerdings mit besonderer Vorliebe zum Gegenstande der Untersuchung gemacht wird. Seitdem Böckhs[1]) divinatorische Begabung eine Reihe von Fragen teils beantwortet, teils der endgiltigen Beantwortung erheblich näher geführt hatte, hat nichts der Untersuchung einen so kräftigen Anstofs gegeben wie die Forschungen des jüngst verstorbenen Breusing.[2]) Es war in erster Linie sein Verdienst, wenn man sich bewufst wurde, wie unendlich vieles nach dieser Seite hin noch der Erledigung harrt, in wie vielen Fällen man geglaubt hatte, eine Sache erklärt zu haben, wenn man ihr einen Namen gab, und sich dann, zufrieden mit überkommenen Begriffen, damit begnügte, diese Namen den nachfolgenden Geschlechtern unberührt zu überliefern. Die Berechtigung vieler von diesen Benennungen und Deutungen hat Breusing vorurteilsfrei und sachkundig geprüft und in zahlreichen Fällen mit Erfolg bestritten. Seine scharfkantige Natur brachte es mit sich, dafs er fest zugriff und mit seinen Widersachern, den verhafsten „Stubennautikern", nicht eben glimpflich verfuhr. Die Folge war, dafs ein erbitterter Streit entbrannte, in dem hüben wie drüben mit, ich möchte sagen, seemännischer Derbheit gefochten wurde, und der auch jetzt noch keineswegs ausgetobt hat.

Es gehört mithin schon ein gewisser Grad von Mut dazu, sich auf diesen heifsen Boden zu wagen. Dasjenige, was mir diesen Mut giebt, ist zunächst der Umstand, dafs ich durch Familientradition und eigene Neigung seit langer Zeit zur Beschäftigung mit diesen Dingen geführt bin und mir durch wiederholten längeren oder kürzeren Aufenthalt auf Schiffen und auf See einen Einblick in diese Verhältnisse habe verschaffen können. Denn hier, wenn irgendwo, gilt Alkmans πεῖρά τοι μαθήσιος ἀρχά. Sodann aber liegen gerade die Punkte, die den heftigsten Streit entfacht haben, abseits von meinem Wege.

Zu den antiken Schriftstellern, die mit besonderer Vorliebe und, um es sogleich zu sagen, mit besonderer Sachkenntnis seemännische Dinge behandeln, gehört Vergil. Leider ist letztere Eigen-

[1]) Urkunden über d. Seewesen d. athen. Staates. Berlin 1840.

[2]) D. Nautik d. Alten, Bremen 1886. D. Lösung des Trierenrätsels etc. Bremen 1889. Aufserdem kleinere Aufsätze in Fleckeisens Jahrb.

schaft der Mehrzahl der Herausgeber des Dichters nicht nachzurühmen; auch die jüngsten Erklärer gleiten an solchen Stellen entweder in verlegenem Schweigen behutsam vorüber oder umschreiben die grotesken Einfälle alter Kommentatoren, obwohl diese sich meist auf den ersten Blick als χερσαῖοι verraten. Ich will daher versuchen, die zahlreichen, gelegentlichen Hinweise auf Schiffe und Schiffahrt zusammenzufassen, und darf hoffen, durch ihre gegenseitige Verknüpfung manches in ein richtigeres Licht zu rücken.

Der Versuch, Vergil von dieser Seite zu beleuchten, ist schon früher gemacht von A. Jal, historiographe de la marine impériale, in seiner 1843 erschienenen und 1861 (Paris, Firmin Didot frères) mit Unterstützung Napoléons von neuem herausgegebenen Studie: Virgilius nauticus. Jal hat, meines Wissens zum ersten Male, auf das hohe Mafs von Sachkenntnis hingewiesen, das Vergil in der Behandlung seemännischer Stoffe überall auszeichnet, und S. 267 ff. sehr ansprechend dargelegt, dafs der Verlauf von Vergils Leben ihm wiederholt Gelegenheit zu genauerer Bekanntschaft verschafft habe. Leider hat er sich aber durch die Freude über diesen neuen Vorzug, den er an dem Dichter entdeckt hat, zu dem Versuche verführen lassen, aus der Aeneis eine Art Kompendium der angewandten Nautik zu machen. Daraus, dafs Vergil manche Manöver aufserordentlich sachgemäfs darstellt, schliefst er ohne weiteres, dafs man bei ihm, dem poète mathématicien et marin, berechtigt sei, jeden hierher gehörenden Ausdruck, wie puppis, carina u. a., im allereigentlichsten Sinne zu verstehen. Diese doktrinäre Konsequenzmacherei, die zum Teil auch durch die Unzulänglichkeit seines philologischen Wissens verschuldet ist, hat Jal zu allerlei gewaltsam zurechtgemachten und einseitigen Deuteleien verführt. Wenn dadurch der Wert seiner Untersuchungen erheblich beeinträchtigt wird, so ist doch andererseits zweifellos, dafs er manche Stelle richtiger erklärt als spätere Herausgeber.

Von sonstiger Litteratur kommt vor allem in Betracht Afsmanns vortrefflicher Artikel „Seewesen“ in Baumeisters Denkmälern des klassischen Altertums, zweifellos die beste Verarbeitung des spröden und weitschichtigen Stoffes. In der Hauptsache sich an ihn anlehnend, hat mit erstaunlicher Beherrschung der Litteratur Luebeck in zwei Programmen des Hamburger Johanneums 1890 und 1891 eine wertvolle Zusammenstellung des gesamten Materials geliefert. Allerdings trägt die citatenreiche Arbeit, weil er nicht energisch genug das Scholiengestrüpp ausgerodet hat, einen etwas musivischen Charakter an sich. Auch legt er, ebenso wie Afsmann, den bildlichen Darstellungen aus dem Altertume wohl zu grofse Bedeutung bei. Wer einerseits die technischen Unvollkommenheiten in der Ausführung gerade der für uns wichtigsten Denkmäler berücksichtigt und andererseits bedenkt, wie schwer noch jetzt manche Künstler bei Marinebildern sündigen, wird die übertriebene Wertschätzung, die bei manchen geradezu an Ikonolatrie grenzt, nicht teilen. — Selbständig und mit anerkennenswerter Sachkenntnis hat ferner Bauer in Iwan Müllers Handbuch der klassischen Altertumswissenschaft, Band 4, die Untersuchung wieder aufgenommen und in manchen Punkten gefördert.

Ganz neuerdings hat F. Kunz im Programm von Wiener-Neustadt 1894 (Realien in Vergils Aeneis) Seite 15—17 die von Vergil verwendeten technischen Ausdrücke nebst ihren Attributen zusammengestellt, auf eine Verarbeitung des Materials aber verzichtet. Sehr geringwertig endlich sind M. Rühlmanns Beiträge zur Geschichte, Kultur und Technik der Schiffahrt, die der Verfasser als Einleitung zum 5. Bande seiner allgemeinen Maschinenlehre gesondert herausgegeben

hat (Leipzig 1891). Rühlmann kommt, weil es ihm an philologischen Kenntnissen durchaus gebricht, in seinem breit und höchst inkorrekt geschriebenen Buche selten über ein kritikloses Zusammenhäufen von Rohmaterial hinaus und erschwert die Benutzung durch allerhand weit hergeholte Abschweifungen und Bemerkungen persönlicher Art. Dabei findet sich Schiefes, Halbrichtiges und Ungenaues in grofser Menge, selbst da, wo er sich, wie meistens, bemüht in Breusings Fahrwasser zu segeln.

II.

Die Angaben des Dichters über den *Bau* neuer Schiffe (classem molimur III 5 f.;[1]) formabat classem IX 80; Italo texamus robore navis XI 326), der meistens in den navalia (IV 593. XI 329) stattfand, sowie über die Ausbesserung nach Havarie sind sehr spärlich (quassatam ventis subducere classem et silvis aptare trabes et stringere remos I 551 f.; frondentis ferunt remos et robora silvis infabricata IV 399 f.;[2]) transtra novant flammisque ambesa reponunt robora navigiis, aptant remosque rudentisque V 752 f.). Das Baumaterial ist Holz,[3]) erwähnt werden abies (V 663. VIII 91. G. II 68), almus (IX 87. G. I 136. II 451), pinus (V 153. IX 85. 116. X 206. 230. ecl. IV 38. G. I 256. II 443. Cul. 137). Aber auch Erz findet Verwendung (XI 329), besonders am Bug (I 35. IX 121. X 214. 223); einige Stellen (classis aerata VIII 675. aerata Tigris X 166. aerea puppis V 198.) lassen vermuten, dafs Vergil sich die ganze Aufsenwand bis zur Wasserlinie mit einer Metallhaut beschlagen denkt, die die Planken gegen den Bohrwurm schützen soll. Diese Sitte ist zweifellos dem heroischen Zeitalter fremd gewesen; dafs man sie aber später geübt hat, weist Breusing (Nautik 36) nach. Vergil würde also auch hier die Sitte seiner Zeit in die Vergangenheit übertragen haben. — Die Nähte oder Fugen werden mit Werg kalfatert (V 681 f.) und mit Pech ausgegossen, die ganze Schiffswand geteert (so ist IV 398 uncta carina und VIII 91 abies uncta zu verstehen). — Aber auch hiermit ist das Schiff noch nicht seetüchtig. Wenn auch der Zimmermann seine Arbeit gethan hat, vom Tauwerk das stehende Gut angebracht und das Schiff seinem Elemente bereits anvertraut ist, mufs noch für das laufende Tauwerk, für Ruder, Steuer und Segel gesorgt werden (classem armare IV 299; armet rates X 165; classem aptent IV 289; arma parent IV 290; classem velis aptare III 472; remigioque aptat, socios simul instruit armis VIII 80).

Über das *Aussehen* der Schiffe erhalten wir ebenfalls nur gelegentliche und ganz allgemeine Angaben. Dreizackige Schnäbel wühlen den Schaum des Meeres auf (V 143. VIII 690), Back und Schanze sind erhöht (puppis alta V 12. 175. 841. X 827; celsa puppis I 183. III 527.

[1]) Die Citate ohne nähere Angabe sind aus der Aeneis. Die kleineren Gedichte, wie Ciris etc., die mit mehr oder weniger Recht dem Vergil zugeschrieben werden, führe ich der Einfachheit wegen als vergilianisch an, da die Zahl der aus ihnen in Betracht kommenden Stellen gering ist.

[2]) Die hier erwähnten robora können nur zu Rundhölzern und Spieren, nicht aber, wie Brosin meint, zu Schiffsbalken bestimmt gewesen sein, denn ohne diese wäre das Schiff überhaupt seeuntüchtig, zumal in der Zeit der Herbststürme. Sie dienten als Reservemasten und -rahen, sowie zu denselben Zwecken wie die ferratae trudes et acuta cuspide conti (V 208. VI 302). Vgl. Breusing Nautik 105 f. Afsmann 1621 b.

[3]) Charons Nachen wird VI 413 f. cumba sutilis genannt. Wir haben wohl an ein Fahrzeug von der Art zu denken, wie sie Herodot I 194 beschreibt.

IV 554. VIII 680. X 261; turrita puppis VIII 693; curva puppis VI 4 f.). Daher werden die Attribute alta u. ä. auch auf das ganze Schiff übertragen (navis alta Cic. 389; celsa navis IV 397 f.; celsa ratis VIII 107). — Der einfachste *Schmuck* besteht in der Bemalung (pictas puppis V 663; Scylla caerulea V 122; pictis phaselis G. IV 289; caerulea puppis VI 410; pictas carinas VII 431. VIII 93). Doch begnügen sich schon die troischen und italischen Helden nicht mehr hiermit allein, Gallionbilder und Verzierungen an und auf der Schanze werden erwähnt (puppis, rostro Phrygios subiuncta leones, imminet Ida super X 156 ff.; aurato fulgebat Apolline X 171; quos patre Benaco velatus harundine glauca Mincius infesta ducebat in aequora pinu X 205 f.; hunc vehit immanis Triton et caerula concha exterrens freta, cui laterum tenus hispida nanti frons hominem praefert, in pristim desinit alvos X 209 ff.). — Zu *Namen* der Schiffe sind bei Vergil ausschliefslich Tiernamen verwendet: Centaurus V 122. X 195, Chimaera V 118, Pristis[1]) V 116, Scylla V 122, Tigris X 166, Triton X 209.

Erheblich schwerer zu beantworten ist die Frage nach der *Gröfse* und der *Gattung* der Schiffe des Aeneas. Einen äufseren Anhaltspunkt werden wir zunächst in den Bezeichnungen für Schiff überhaupt suchen müssen. Jal hat (S. 363) navis 45, ratis 22, carina 23, biremis 2 Mal notiert. (Daneben finden sich alveus, classis, cumba, lembus, navigium, phaselus, prora, trabs.) Sein Lieblingsgedanke, der sich durch die ganze Abhandlung hindurchzieht, und von dessen konsequenter Durchführung er sich für die Auffassung vieler Stellen eine nahezu wunderthätige Wirkung verspricht, ist, wie schon angedeutet, der, dafs Vergil stets genau zwischen den verschiedenen Bezeichnungen für Schiff unterschieden und z. B. niemals puppis synekdochisch gebraucht habe. Diese These hat bei ihm viel Unheil angerichtet, da er, um sie zu retten, oft auf die seltsamsten Grillen verfällt, ähnlich wie Kappes, wenn er sich damit abquält, nachzuweisen, dafs die unvollendet gebliebenen Verse der Aeneis ein mit bewufster Absicht vom Dichter verwendetes künstlerisches Mittel seien. Ich darf mir die leichte Mühe der Widerlegung um so eher ersparen, als kein deutscher Erklärer ihm gefolgt ist. Es wird dabei bleiben müssen, dafs Vergil sich, um im Ausdrucke zu wechseln, auch in diesem Falle des Vorrechtes bedient, Bezeichnungen, die derselben Begriffssphäre entnommen sind, promiscue zu gebrauchen. Denn daraus, dafs Vergil in Fällen, wo nicht von dem ganzen Schiffe, sondern von einem bestimmten Schiffsteile die Rede ist, den betreffenden technischen Ausdruck setzt, läfst sich doch wohl nur schliefsen, dafs Vergil nicht anders verfährt als jeder Mensch mit gesunden Sinnen, dem es darauf ankommt, nicht seine Leser irrezuführen, sondern seine Darstellung zu veranschaulichen.

Aus welcher Gattung von Schiffen bestand nun aber die Troerflotte? Da die Flotte nur den Zweck hat, die flüchtenden Trojaner in das verheissene Land zu befördern, nicht aber Seeschlachten zu liefern, so könnte man zunächst an Transportschiffe denken, als welche ja auch die Schiffe der homerischen Griechen erscheinen. Der Unterschied zwischen Schiffen mit friedlicher und solchen mit kriegerischer Bestimmung war schon im Altertume sehr beträchtlich, besonders die Gröfsenverhältnisse waren sehr verschieden. Bei den Kauffahrteischiffen, die vorwiegend oder aus-

---

[1]) Es ist gewifs kein Zufall, dafs Vergil diesen Namen gerade einem Schiffe beilegt, dafs sich durch besondere Schnelligkeit auszeichnet, und dessen Kapitän bei der Regatta von dem Dichter mit unverkennbarer Vorliebe behandelt wird. Bekanntlich werden πρίστεις auch kleine, besonders scharf gebaute Schiffe, unsern Avisos vergleichbar, genannt.

schliefslich zum Segeln eingerichtet waren, brachte es die Sache selbst mit sich, dafs man schon früh nach möglichster Erhöhung der Tragfähigkeit streben mufste, und thatsächlich sind denn auch schon einzelne Handelsschiffe, besonders Getreideschiffe, gebaut, die unseren Ostindienfahrern an Gröfse wenig oder gar nicht nachstanden. (Genaueres bei Breusing Nautik 157; Luebeck I 22 ff.) Wenn wir andererseits bedenken, dafs zur Frbauung von Kriegsschiffen, zu deren Fortbewegung in erster Linie das Rudern diente, stets nur verhältnismäfsig leichte Holzarten verwendet wurden, und dafs mehrfach in erstaunlich kurzer Zeit grofse Massen von Kriegsschiffen hergestellt wurden (Afsmann 1600), so ergiebt sich schon daraus, dafs die Kriegsschiffe des Altertums der Hauptsache nach unseren Flufskähnen glichen und zu weiten Hochseefahrten weder geeignet noch bestimmt waren. Auch die Furcht vor Stürmen auf offener See, die oft zum Ausdrucke kommt, sowie der völlige Untergang ganzer Flotten von unverhältnismäfsig stark bemannten Schiffen beweisen dasselbe. Deutlich wird der Unterschied, wenn man danebenhält, dafs heutzutage auch Schiffe mit 6—8 Mann Besatzung den schwersten Stürmen im Ocean standzuhalten wagen und vermögen. Die Kriegsschiffe des Altertums waren also verhältnismäfsig kleine, schmal und lang gebaute, leichte Fahrzeuge von sehr geringem Tiefgange (Belege bei Bauer 369), unter Umständen so leicht, dafs trotz aller Schnelligkeit dem Schiffe nicht einmal so viel Kraft verliehen werden konnte, wie nötig war, um die furchtbare Waffe des Sporns mit Erfolg zu verwenden (Caes. b. g. III 13). Damit stimmt denn auch überein, dafs sich aus Thukyd. VII 12 bei stärkerer Abnutzung eine Lebensdauer von nur wenigen Jahren entnehmen läfst.

Berücksichtigt man alle diese Momente, so kann man nicht mehr zweifelhaft sein, dafs Vergil sich die troischen Schiffe, trotzdem sie hauptsächlich Transportschiffe waren, doch als Kriegsschiffe gedacht hat. Das beweisen schon die Erwähnung des rostrum (V 143. VIII 690. IX 119) und die Stelle, wo von dem Aufrichten des Mastes die Rede ist (V 828 f.), denn bei den grösseren Handelsschiffen waren natürlich die Masten wegen ihrer Gröfse und Schwere nicht zum Ausheben und Niederlegen eingerichtet, sondern befestigt. Dafs der Dichter den Schiffen zum Teil Dimensionen leiht, die sich mit bestimmteren Mafsangaben aus dem Altertume schwer vereinigen lassen (Genaueres bei Afsmann 1601 b und 1626 a), wird man dem Patrioten zu gute halten müssen (ingentem Gyas ingenti mole Chimaeram (agit) V 118; ingentem remis Centaurum promovet: ille instat aquae saxumque undis immane minatur arduus et longa sulcat maria alta carina X 195 ff.). Auch VIII 691 ff., wo Vergil von Schiffen seiner eigenen Zeit redet, übertreibt er stark: pelago credas innare revolsas Cycladas aut montis concurrere montibus altos, tanta mole viri turritis puppibus instant).

Wo von Kriegsschiffen des Altertums die Rede ist, pflegen wir in erster Linie an Trieren zu denken, die ja in den Perserkriegen und im peloponnesischen Kriege die typischen Schlachtschiffe gewesen sind. Später hat man es verschiedentlich mit einer Erweiterung des Polyerensystems versucht, ist aber immer wieder davon zurückgekommen, und während noch in den punischen Kriegen neben der Triere als Haupttypus die Pentere erscheint, gab der Sieg der leichten Liburnendieren des Octavian über die gewaltigen Polyeren des Antonius in der Schlacht bei Actium dieselbe Lehre, wie in unsern Tagen der Sieg der schnellen, japanischen Kreuzer über die schwergepanzerten Hochseeschlachtschiffe der Chinesen an der Yalumündung.

Hiernach würde man also auch bei Vergil zunächst an Trieren denken, wie denn auch

Servius (zu V 119) kategorisch anmerkt: onnes enim triremes fuerunt. Nun läfst aber die Zusammenstellung auf S. 4 gerade das Wort triremis vermissen, von allen dort angeführten Ausdrücken bleibt allein das zweimal gebrauchte biremis als genauere, technische Bezeichnung übrig. I 182 nennt Vergil die Flotte der Troer, nach der Aeneas von einem Uferfelsen ausspäht, Phrygias biremis; VIII 79 wählt Aeneas nach der Landung in der Tibermündung aus seiner Flotte geminas biremis aus. Dafs diese technischen Bezeichnungen im Verhältnis zu den allgemeineren so selten sind, kann nicht Wunder nehmen, oder doch nur den, der sich das Jalsche Axiom von der unbedingten Genauigkeit der nautischen Ausdrücke zu eigen macht. Was soll man daraus folgern? Ganz richtig sagt Jal, dafs Vergil als capricieux erscheinen würde, wollte man annehmen, er hätte das Wort triremis, das prosodisch ganz gleichwertig mit biremis ist und sich an beiden Stellen ohne Schwierigkeit dem Rhythmus des Verses fügen würde, grundlos verschmäht. Er schliefst aus diesen Angaben, dafs Vergil bei der Wettfahrt im 5. Buche nicht an Trieren gedacht habe. Die Frage, ob dies für Vergil überhaupt gelten soll, läfst er unbeantwortet. Ich glaube aus dem oben angeführten Materiale folgern zu dürfen, dafs Vergil sich die troische Flotte überhaupt als aus Dieren bestehend gedacht hat.

Allerdings ergiebt sich dabei eine Schwierigkeit. V 118 ff. heifst es ingentemque Gyas ingenti mole Chimaeram (scil. agit), urbis opus, triplici pubes quam Dardana versu impellunt, terno consurgunt ordine remi. Jeder Unbefangene mufs erkennen, dafs der Verfasser der beiden letzten Verse an eine Triere gedacht hat. Jal verzweifelt aber auch hier nicht, sondern erklärt (S. 362): la jeunesse troyenne l'ébranle par trois coups de rames successifs, entre lesquels se font entendre trois acclamations. Auf die Pfade solcher Interpretationskunststücke wird ihn indesen niemand begleiten. Doch, niemand ist zu viel gesagt. Es ist Jal wirklich gelungen, einen Eideshelfer an Ascensius zu finden. Doch wird auch dessen Autorität schwerlich jemand verleiten, diese Erklärung anzunehmen.

Sieht man sich unsere Verse etwas genauer an, so wird man vielleicht zu einem anderen Ergebnisse kommen. Die Worte terno consurgunt ordine remi hat zuerst Ribbeck als pannus adsutus ausgeschieden (Prolegg. 79). Gründe giebt er nicht an, es werden dieselben sein, die Brosin veranlafst haben ihm zu folgen. Dieser erklärt sie mit Recht für eine „spätere Ausfüllung eines unvollendeten Verses durch eine müfsige, auch in Ausdruck und Konstruktion bedenkliche Wiederholung des vorangehenden Gedankens." Ich glaube, wir müssen noch weiter gehen, denn auch die übrigen Worte in v. 119 f. bieten mehr als einen Anstofs. Mit urbis opus hat noch kein Erklärer etwas Gescheites anfangen können, so sehr auch die Schulausgaben, getreu dem apologetischen Charakter, der diesen Ausgaben eigen zu sein pflegt, sich damit abmühen, es dem Leser mundgerecht zu machen. Der Erklärung des Servius [1]): ita magna, ut urbem putares folgen die meisten Herausgeber, die es als „schwimmende Stadt" deuten und ihr philologisches Gewissen mit der Parallele urbis instar salvieren. Brosin sucht sich näher an den Ausdruck zu halten und sagt: das Schiff machte durch seine Gröfse den Eindruck, als hätte bei seiner Herstellung eine ganze Stadt ihre Kräfte eingesetzt. Beides ist gewaltsam und unbefriedigend. Auch das quam ist hart, und

[1]) Dafs schon dieser die Verse kennt, beweist ihre Echtheit nicht, da auch der Text, der ihm vorgelegen hat, keineswegs frei von Interpolationen gewesen ist.

dafs versu einer Erläuterung bedurfte, hat der gedankenarme und um den Ausdruck sehr verlegene Interpolator selbst gefühlt, wie die bereits von anderen ausgeschiedenen Worte beweisen. Kurzum, ich halte die Verse 119 f. für unecht, weil sie inhaltlich und sprachlich anstöfsig sind. Verfafst sind sie wohl von einem Leser, der sich durch das nachdrücklich wiederholte ingens in v. 118 aufgefordert fühlte, dem Dichter und zugleich auch dem Verständnisse des Lesers durch eine genauere Angabe beizuspringen, dabei aber vergafs, dafs gerade ingens ein Lieblingswort seines Autors ist und oft von ihm in stark abgeblafster Bedeutung gebraucht wird.[1])

Sonach hätten wir bei der Trojanerflotte an Dieren zu denken, und vielleicht ist die Annahme nicht zu kühn, dafs auch hierbei, wie so oft, die Liebhaberei des Dichters für zeitgeschichtliche Parallelen mitgewirkt und ihn veranlafst hat, seinen Helden mit den Schiffen auszustatten, denen sein kaiserlicher Gönner den entscheidenden Sieg zu verdanken hatte. Denn der Umstand, dafs in Wirklichkeit Trieren erst im 7. Jahrhundert v. C. erbaut sein sollen, hätte natürlich den Dichter nicht gehindert, den Aeneas sich ihrer bereits bedienen zu lassen.

Für die Abschätzung der *Gröfse* der einzelnen Schiffe giebt nur X 207 f. (it gravis Aulestes centenaque arbore fluctum verberat adsurgens, spumant vada marmore verso) einen genaueren Anhalt. In diesen Worten wird das Schiff des Aulestes als Hekatontore (sit venia verbo!) charakterisiert, doch geht aus der Art der Erwähnung hervor, dafs dies eins der gröfsten Schiffe ist.

Über die *Takelung* der Schiffe, die Zahl der Masten und Rahen, fehlen bei Vergil nähere Angaben, wir werden sie uns also ebenso zu denken haben wie bei anderen Schiffen. Die Kriegs- und Ruderschiffe hatten zwei Masten, einen gröfseren in der Mitte des Schiffes und einen kleineren vorn. Der kleinere (ἱστὸς ἀκάτειος, δόλων, ἀρτέμων) entspricht, da er stark vorübergeneigt war, dem heutigen Bugspriet und Klüverbaum. Beide Masten trugen je eine Rahe[2]), jede Rahe ein rechteckiges Segel; die Schiffe, um die es sich bei uns handelt, führten nur Rahesegel.

---

[1]) Damit wird auch das hinfällig, was Assmann (Berl. philol. Wochenschr. X 1890, 642 f.) aus diesen Versen für seine und gegen Breusings Polyerentheorie folgert. Es würde mich zu weit führen, wollte ich hier auf diese schwierige und weitausgreifende Frage näher eingehen, ich will daher nur hervorheben, dafs das Zahlenverhältnis der für und wider Breusing anzuführenden fachmännischen Autoritäten sich doch nicht ganz so ungünstig für Breusing stellt, wie Afsmann am Schlusse seines Aufsatzes anzunehmen scheint (vgl. Rühlmann S. VII u. 150 ff.). Afsmann verweist auch auf V 271 mit den Worten: Vergil läfst die Trireme „nachdem die Riemen grofsenteils an einer Klippe zersplitterten, v. 271 ordine debilis uno, mit einer geretteten Reihe mühselig heimkehren." Er scheint also anzunehmen, dafs zwei Reihen von Remen (auf beiden Seiten des Schiffes?) gebrochen sind. Debilis c. abl. heifst indessen zweifellos „gelähmt an", und es liegt daher näher anzunehmen, dafs Vergil hat sagen wollen: Sergestus verlor beim Auflaufen auf der einen (Backbord-)Seite alle Remen, von den Steuerbordremen brachen einige, teils beim Auflaufen, teils bei den Versuchen loszukommen. So mufste er die „lahme" Seite notdürftig mit einigen Rudern von Steuerbord wieder betriebsfähig machen.

[2]) Die Sitte, an dem Bugspriet eine Rahe zu führen, findet sich auch bei Schiffen des 16.—18. Jahrhunderts. Abbildungen bietet in guter Übersicht R. Werners Atlas des Seewesens, Leipzig 1871, Tafel 3, 5 und 7. Warnen will ich aber bei dieser Gelegenheit vor dem Penterenbilde auf Tafel 1, bei dem schlechterdings alle wichtigen Teile falsch dargestellt sind.

III.

Der normale *Aufenthaltsort* für kleinere antike Seeschiffe ist, so seltsam dies klingen mag, das feste Land. Nach jeder Reise, womöglich in jeder Nacht, wird das Schiff aufs Land gezogen und bleibt dort bis zum Beginne einer neuen Fahrt. Wenn der Aufenthalt länger dauert und das Schiff im Heimathafen liegt, so sucht es einen verdeckten Schuppen auf (νεώσοικος, navale IV 593. XI 329 bezeichnet navale nicht Schiffsgerät, wie einige Erklärer meinen, sondern Werfte und Helgen, dasselbe, was Homer Od. VI 265 ἐπίστιον nennt). Die *Abfahrt* wird daher stets durch das Hinabziehen des Schiffes eingeleitet (deducere III 71. IV 397 f. G. I 255). Die Landfesten, d. h. die Trossen, mit denen das Schiff am Strande vertaut ist, werden losgeworfen (funem deripere III 267; rumpere III 639 f. X 659; convellere G. I 457; classem resolvere Cir. 459) oder in eiligen Fällen gekappt (incidere funem III 667. IV 575; ferit retinacula ferro IV 580[1]), wie es auch Odysseus auf der Flucht vor den Laestrygonen (Od. X 126 f.) thun mufs). Dann wird das laufende Tauwerk, wie Brassen (Taue, die an den Nocken, d. h. Spitzen der Rahen befestigt sind, und mit denen diese um ihre vertikale Achse gedreht werden), Schoten (Taue, die in die unteren Zipfel des Rahesegels eingebunden sind und nach hinten fahren; sie dienen dazu, das vom Winde geschwellte Segel straff zu halten), Halsen (Taue, die in die unteren Zipfel des Rahesegels eingebunden sind und nach vorne fahren), Fallen (Taue, mit denen die Rahen geheifst werden), Geihtaue (Taue, mit denen die Segelfläche verkleinert wird), das bis dahin aufgeschossen (d. h. in Kreisform gelegt) und an Kavielnägeln (hölzernen Nägeln, die an der Innenseite der Riegelung zum Festlegen der Taue angebracht sind) aufgehängt war, von diesen abgenommen (excutere III 267. 682) und losgeworfen (laxare III 267), damit die Rahen und mit diesen die Segel geheifst werden können.

Ist der Augenblick der *Abfahrt* gekommen, sind die Witterungsanzeichen günstig (G. I 257 f. 252 ff.), ist die Mannschaft vollzählig (remigium supplet III 471), das Schiff mit Ballast (saburra G. IV 195) versehen, der Wind günstig (placata venti dant maria et lenis crepitans vocat auster in altum III 69 f., placidi straverunt aequora venti, creber et adspirans rursus vocat auster in altum V 763 f.), kurz, alles seeklar (naves paratae I 362), so wird das Hinterdeck, auf dem auch die Bilder der Schutzgottheiten ihren Platz haben, bekränzt (IV 417 f. G. I 304). Bei besonderen Gelegenheiten, wie Wettfahrten, erscheint die Mannschaft festlich geschmückt (V 132 ff.), und der Kapitän bringt auf dem seewärts gerichteten Bug des Schiffes den Meergottheiten ein Opfer dar (V 774 ff.). Sonst ist der Aufenthaltsort des Kapitäns, der Seeoffiziere sowie etwaiger Gäste, wie noch jetzt, das Hinterdeck (III 519. 527. IV 555. V 132 f. VIII 680. X 261).

Nur in den allerseltensten Fällen ist es möglich, gleich unter Segeln den Hafen zu verlassen (wie z. B. III 549), meist wird das Schiff zunächst durch *Rudern* in freies Fahrwasser gebracht werden müssen. Der erste Befehl ist daher naturgemäfs an die Ruderer gerichtet (considite transtris IV 573. III 289; considunt transtris intentaque bracchia remis V 136; impellite remos IV 594).

Besonders wird ihnen das gleichmäfsige Rudern im Takt, das, wo es anging, ihnen vorher sorgfältig eingeübt war, zur Pflicht gemacht (pariter insurgite remis III 560). Sind erst die Ge-

---

[1]) Die in Meergottheiten verwandelten Schiffe des Aeneas bedürfen, um vom Ufer loszukommen IX 117 ff. keiner menschlichen Hülfe.

fahren der Hafeneinfahrt überwunden, so können die Ruderer ihre Schuldigkeit thun, ohne durch häufige Schiffsmanöver in ihrer gleichmäfsigen Arbeit unterbrochen zu werden. Wetteifernd erheben sie sich ein wenig von den Sitzen, beugen sich vorüber, um weiter ausholen zu können, und ziehen dann kräftig die Remen an (III 290. 668. IV 582 f. V 189. 197 f. 778. VI 320. VIII 108. 689 f. X 294. 299). Von Zeit zu Zeit wiederholte Rufe (clamor nauticus V 140 f.) erleichtern das Takthalten, und die Rudernden selbst sowie die Mitfahrenden suchen sich durch fröhlichen, fördernden Gesang die Fahrt zu verkürzen [1]).

Das Verlassen des Hafens ist aber keineswegs die einzige Gelegenheit, bei der die Thätigkeit der Ruderer in Anspruch genommen wird. Bei Flufsfahrten liegt die Sache ähnlich wie beim Passieren der Hafeneinfahrt; auch hier wird das Segel nur in Ausnahmefällen Verwendung finden können wegen der Krümmungen des Flufslaufes und der wechselnden Höhe und Beschaffenheit der Ufer, die bald den Winden freien Zutritt verstatten, bald durch Felsschluchten und Wälder ihn abschneiden oder wenigstens seine Stetigkeit und damit auch seine Verwendbarkeit mindern (olli remigio noctemque diemque fatigant et longos superant flexus variisque leguntur arboribus viridisque secant placido aequore silvas VIII 94 ff.). Besonders mühsam ist das Rojen stromaufwärts (qui adverso vix flumine lembum remigiis subigit, si bracchia forte remisit, atque illum praeceps prono rapit alveus amni G. I 201 ff.), denn nicht jedem wird es so gut, dafs der Flufsgott selbst die Ruderfahrt unterstützt und die Hindernisse aus dem Wege räumt (VIII 57 f. 86 ff.). Aber auch auf See mufs man oft zum Remen greifen. Bei Windstille ringt, wenn das Opfer und Gebet um Wind erfolglos geblieben ist (G. I 436 f.), das Ruder mühsam in der zähflüssigen Flut (in lento luctantur marmore tonsae VII 27 f.), und so sehr fällt für die dichterische Anschauung die Meerfahrt an sich mit dem Rojen zusammen, dafs bei allgemeiner gehaltenen Wendungen allein das Rudern a parte potiore zu ihrer Bezeichnung erwähnt wird (ante et Trinacria lentandus remus in unda III 384; sollicitant alii remis freta G. II 503).

IV.

Auf offener See wird natürlich der Wind in den Dienst des Menschen gestellt [2]). Der Mast wird aufgerichtet (attollere V 829) und an der Rahe das *Segel* angeschlagen, d. h. befestigt (intendi bracchia velis V 829). Sind die Segel schon angeschlagen, aber festgemacht, d. h. nicht entfaltet, sondern aufgerollt und mit Tauen umschlungen, so bedarf es nur des Befehls, die Rahen

[1]) So verstehe ich iter inceptum celerant clamore secundo VIII 90, auch eine Stelle, an der sagati togati mit heifsem Bemühen ihr Heil versucht haben.

[2]) Nur, um zu zeigen, dafs auch hier Vergil sich keineswegs immer des technischen Ausdruckes bedient, sondern eine erstaunliche Fülle verschiedener Wendungen zur Verfügung hat, stelle ich hier einiges zusammen: cursus in altum vela vocet III 454 f.; aurae vela vocant III 356 f.; vocat auster in altum III 70. V 764; vocat carbasus auras IV 417; vela dare III 191; ventis dare vela IV 546. VIII 708; tibi vela dare V 796 f.; pelago dare vela G. II 41; dare lintea retro III 686; dare classibus austros III 61; vela facit V 281; velorum pandimus alas III 520; tendit iter velis VII 7; tendunt vela noti III 268; vela intendunt zephyri V 32 f.; vela ventis intendere III 683; inflatur carbasus austro III 357, sinuantur lintea coro Cir. 460; ventis implevit vela VII 23; pleno subit ostia velo I 400. V 281.

am Maste zu heifsen und die Segel zu entfalten (solvite vela IV 574). Ist die Brise flau, so gleitet das Schiff ruhig dahin, während der silberne Strahl des Mondes niederblinkt auf die unter dem leichten Lufthauche erzitternde Meeresfläche (postquam alta quierunt aequora, tendit iter velis portumque relinquit. adspirant aurae in noctem nec candida cursus Luna negat, splendet tremulo sub lumine pontus VII 6 ff.) und am Bug die Wellen murmeln (spumea semifero sub pectore murmurat unda X 212). Steht das Schiff gar unter unmittelbarer göttlicher Leitung, so schiesst es dahin, rascher als ein Wurfspeer (V 241 ff. X 246 ff. 687). Dann kann die Rudermannschaft sich ruhig auf den harten Bänken dem Schlafe überlassen (placida laxabant membra quiete sub remis fusi per dura sedilia nautae V 836 f.).

Als günstigster Wind wird der angesehen, der gleichmäfsig weht (aequatae spirant aurae V 844) und gerade von hinten in die Segel fällt (prosequitur surgens a puppi ventus euntis III 130. V 777). Dann kann das Schiff mit vierkant gebrafsten Rahen und Segeln „vor dem Winde“ fahren, d. h. mit solcher Segelstellung, dafs Rahe und Segel eine vom Bug zum Heck gezogene Linie rechtwinklig schneiden. Von einer solchen Stellung ist IV 587 die Rede, wo es heifst: regina vidit aequatis classem procedere velis. Auch hier haben sich die Erklärer weidlich geplagt, obwohl schon Jal S. 336 den Ausdruck richtig übersetzt und die Analogie von aequo pede (Ovid. fast. III 565) und ἀμφοῖν τοῖν ποδοῖν (Belege bei Breusing Nautik 58 f.) sie auf das Richtige hätte führen müssen. — Auch III 682 ff. scheint die Lage ähnlich zu sein. Eine sichere Entscheidung ist freilich nicht möglich, denn die zweifellos verderbte Stelle ist trotz der zahlreichen Änderungsvorschläge, die gemacht sind (zuletzt von Friedrich in Fleckeisens Jahrb. 149, 1894, 349 ff.), noch immer nicht geheilt. Die Verse lauten bei Ribbeck:

praecipites metus acer agit quocumque rudentis 682
excutere et ventis intendere vela secundis.
contra iussa monent Heleni, Scylla atque Charybdis,
ni teneant cursus: — certum est dare lintea retro, 686
inter utramque viam leti discrimine parvo. 685
ecce autem Boreas . . . adest.

Die Troer suchen sich um jeden Preis vor den verfolgenden Cyclopen zu retten. Um möglichst rasch in See zu kommen, überlassen sie die Segel den Winden und fahren „vor dem Winde“ (ventis secundis) einerlei wohin (quocunque). Erst als der Wind sie in die Nähe der Scylla und Charybdis treibt, fällt ihnen die Warnung des Helenus wieder ein, sie entschliefsen sich daher, unter allen Umständen zu wenden und südwärts zu fahren. In diesem Augenblicke springt der Wind nach Norden um und ermöglicht ihnen die Umkehr. Ursprünglich mufs der Wind südlich oder südwestlich gewesen sein, denn bei einfachem Westwinde, an den man ja bei der Abfahrt von der Ostküste Siciliens wegen der Worte ventis secundis zunächst denken würde, hätten sie ja mit halbem Winde[1]) ebenso gut Süd wie Nord steuern, also die Gefahren der Meerenge meiden

[1]) Die Beziehungen zwischen dem Schiffskurse und dem Winde, sowie die darauf bezüglichen seemännischen Ausdrücke erläutert Breusing (Nautik 150 ff.) folgendermafsen: Der Seemann teilt den rechten Winkel in 8 Striche, so dafs der ganze Umkreis des Horizontes und ihm entsprechend der Kompafs 32 Strich zählt. Kommt der Wind gerade von hinten, so machen Wind und Kurs einen Winkel von 16 Strich miteinander, und man sagt in diesem Falle: das Schiff segelt vor dem Winde oder platt vor dem Winde. Aber nicht nur der

können. Scylla atque Charybdis v. 684 ist Apposition zu iussa Heleni; der Sinn von 685 f. (zu einer Umstellung der Verse liegt kein Grund vor) mufs sein: zwischen beiden droht der Tod bei der geringsten Abweichung vom Kurse. Nach meiner Überzeugung steckt der einzige Fehler in den Worten viam leti, statt deren ich einen Ausdruck wie „droht der Tod" erwarte. Zu heilen weifs ich die Stelle nicht.

Bei günstigem Winde darf man sich ruhig Wind und Wellen überlassen oder der Flotte die Zügel schiefsen lassen (classi immittit habenas VI 1; laxos immittere funis VIII 708; velis immitte rudentis X 229). Dafs dies vom Wettrennen entlehnte Bild inbezug auf den Wortlaut nicht glücklich gewählt ist, hat schon Hertzberg richtig bemerkt, mit dieser sachkundigen Bemerkung aber, was ungemein charakteristisch ist, bei seinen Nachfolgern keine Beachtung gefunden. Je straffer man die Schoten (nur von diesen kann hier die Rede sein) anzieht, desto mehr wird der Wind ausgenutzt und die Fahrt des Schiffes beschleunigt. Ähnlich sagt übrigens auch der deutsche Seemann, dafs das Schiff in solchem Falle „mit fliegenden Schoten" fährt. — Allerdings fängt bei mangelnder Aufmerksamkeit des Steuernden während der Fahrt vor dem Winde das Schiff leicht an

gerade, sondern auch jeder schräg von hinten kommende Wind ist dem Schiffer günstig, und von hinten kommt jeder Wind, der mit dem Kurse einen Winkel macht, der gröfser ist als 8 Strich. Von welcher Seite der Wind kommt, ist dabei gleichgültig. Segelt das Schiff mit einem seitlich von hinten kommenden Winde, so sagen wir: das Schiff segelt mit raumem Winde. Auch den quer einfallenden Wind, der mit dem Schiffskurse einen Winkel von 8 Strich oder einen rechten Winkel bildet, kann der Schiffer durch Schrägstellung der Segel zu einem günstigen machen. Wir sagen in diesem Falle: das Schiff liegt 8 Strich am Winde oder segelt mit halbem Winde. Um die Begriffe an einem Beispiele festzustellen, wollen wir annehmen, dafs das Schiff einen Nordkurs steuert. Ist nun der Wind Süd, so segelt es vor dem Winde; läuft der Wind nach Südwest oder Südost um, so segelt es mit raumem Winde; läuft der Wind nach Ost oder West um, so segelt es mit halbem Winde oder halbwinds. — Von einem Seitenwinde, der von hinten nach vorn hin umläuft (also ungünstiger wird), sagen wir, dafs er schralt, d. h. abmagert; läuft er von vorn nach hinten hin um, so raumt er. — Mit demselben Winde können wir also nach zwei gerade entgegengesetzten Richtungen steuern. — Ändern wir, während der Wind derselbe bleibt, den Kurs des Schiffes, und wenden wir den Kopf näher dem Winde zu, so nennen wir dies anluven (die Windseite heifst Luv, die entgegengesetzte Leh) oder höher steuern; das Gegenteil, das Abwenden des Kopfes vom Winde, nennen wir niedriger steuern oder abhalten, und vom Schiffe sagen wir in diesem Falle, dafs es abfällt. — Es ist nun für die Nautik eine wichtige Frage, wie hoch am Winde die Alten wohl haben steuern können. Der Bau unserer Schiffe und ihre vollkommenere Takelung lassen uns sogar noch einen Wind benutzen, der etwas von vorn kommt, so lange nur der Winkel mit der Kielrichtung von vorn gerechnet nicht kleiner als 6 Strich wird. Von einem Schiffe, das eine solche Lage gegen den Wind hat, sagen wir, dafs es dicht am Winde, oder dafs es bei dem Winde segelt. Gegen einen Westwind würden unsere Schiffe also sowohl Nordnordwest als auch Südsüdwest steuern können. Daraus ergiebt sich die Möglichkeit, dafs sich ein Schiff durch Lavieren, d. h. dadurch, dafs es beim Winde segelt und diesem bald die eine, bald die andere Seite bietet oder, wie wir sagen, sich bald über den einen, bald über den andern Bug legt, in einer Zickzacklinie der Richtung nähern kann, aus der der Wind weht. Dafs die Schiffe im Altertume mit halbem Winde haben segeln können, würde auch dann nicht zweifelhaft sein, wenn wir auch nicht die vorhin angeführten Belegstellen dafür hätten. Ich habe mich aber in den alten Schriftstellern vergebens nach einer Stelle umgesehen, aus der mit Sicherheit hervorginge, dafs sie ein Segeln bei dem Winde oder ein Lavieren in unserem Sinne gekannt haben. — Soweit Breusing. Ich will gleich hinzufügen, dafs Bursch (Fleckeisens Jahrb. 135, 1887, 513 ff.) bei Aristot. und Achill. Tat. Stellen gefunden zu haben glaubt, die beweisen, dafs schon die Alten das Lavieren kannten. Für uns ist diese Streitfrage ohne direktes Interesse, denn bei Vergil nötigt uns keine Stelle an Lavieren zu denken. Vgl. S. 12 Anm. 1.

zu gieren, d. h. es gerät, statt beständig einen und denselben Kurs zu verfolgen, ins Schwanken und bewegt sich in einer Schlangenlinie vorwärts. Darauf deutet Vergil V 867 (pater amisso fluitantem errare magistro sensit), wo nach dem Tode des Palinurus das Schiff des Aeneas ungesteuert vor dem Winde treibt.

Diese Gefahr ist indessen durch Aufmerksamkeit leicht zu vermeiden, schwieriger wird die Aufgabe, wenn der Wind ungünstig ist oder andere Umstände eine Kursänderung nötig machen. So liegt die Sache an zwei Stellen des 5. Buches, die ein etwas genaueres Eingehen erfordern. Aeneas ist mit günstigem Winde von Karthago nach Italien abgesegelt (zephyros audis spirare secundos IV 562; regina vidit aequatis classem procedere velis IV 586 f.). Da der Kurs etwa NO ist, so haben wir bei Zephyrus an südwestlichen oder westlichen, jedenfalls aber raumen Wind zu denken. Es ist noch derselbe, der V 2 mit aquilo bezeichnet wird.[1]) Nachdem Aeneas vor dem Winde bis auf die Höhe von Sicilien gesegelt ist, schralt der Wind und wird nordwestlich (mutati transversa fremunt et vespere ab atro consurgunt venti V 19 f.). An sich würde es noch möglich sein, am Kurse NO festzuhalten, wie Palinurus auch wirklich thut, indem er nun die Rahen in Leh, also in diesem Falle Steuerbord anbrafsen läfst (obliquat sinus in ventum V 16) und mit halbem Winde weitersegelt. Aber dies ist nur möglich, solange der Wind nicht allzu heftig wird, weil das Schiff in dieser Lage schwer stampft[2]). Als der Wind immer stärker wird, ermächtigt

[1]) Wie schwankend im Altertume die Bezeichnung des Windes sogar in Werken war, die auf wissenschaftliche Genauigkeit Anspruch erhoben, und wie unzutreffende Ansichten über die Windverhältnisse herrschten, hat Breusing (Nautik 23 ff.) dargethan. Wäre Jals Standpunkt richtig, so müfsten wir auch hier Genauigkeit der Bezeichnungen bei Vergil erwarten. Es ist indessen leicht zu erweisen, dafs die verschiedenen Namen der Winde in vielen Fällen nur den Zweck haben, den Ausdruck individueller zu färben, ohne dafs damit eine bestimmte Richtung abgegrenzt werden soll. Es kommen, abgesehen von ganz allgemein gehaltenen Ausdrücken, wie aura, flamen, flabrum, flatus, hiems, nimbus, procella, tempestas, tumultus, turbo und ventus, hier in Betracht: Aquilo, Auster, Afer, Africus, Boreas, Caurus, Eurus, Japyx, Notus, Zephyrus. — IV 310 rüstet sich Aeneas mediis aquilonibus von Karthago aus nordwärts zu fahren und führt dies auch V 2 aus. Andererseits wird I 85 ff. bei der Aufzählung der entfesselten Winde weder der aquilo noch der boreas genannt, obwohl gerade der Nordwind nötig gewesen wäre, um die Trojaner nach dem Willen der Juno wieder an die Nordküste von Afrika zu treiben. Wohl aber wird der aquilo an zwei anderen Stellen genannt, wo von demselben Sturme die Rede ist, nämlich I 102 und I 391, wo Juno ihrem Sohne berichtet classem relatam et in tutum versis aquilonibus actam. Auch hier erfordert der Sinn den Nordwind, der natürlich durch versis aquilonibus nicht bezeichnet werden kann. Statt des zu erwartenden Nordwindes wird I 536 der auster als der Wind genannt, der die Trojaner an die afrikanische Küste treibt. III 61 segelt Aeneas beim auster von Thracien aus südwärts; VI 336 heifst es: quos (Leucaspis und Orontes) obruit auster, obwohl bei der Beschreibung desselben Sturmes im ersten Buche gerade der auster nicht mit genannt wird. I 575 ist es der notus, der die Trojaner nach Karthago verschlagen hat, und VII 411 ist Danae durch den notus von Laurentum nach Ardea, also südwärts getrieben. Aus III 70, wo der auster die Trojaner zur Fahrt nach Süden ruft, will Jal (S. 337 ff.) folgern, dafs die Alten auch bereits das Lavieren gekannt haben. Selbst angenommen, dies wäre richtig (vgl. S. 11 Anm.), so kann man an unserer Stelle doch auf keinen Fall daran denken, denn wie könnte der Dichter den auster als „einladend“ (vocat) bezeichnen, da es sich doch um eine mühselige Lavierfahrt handeln würde? — Die angeführten Stellen werden genügen, um die obige Annahme als völlig unbedenklich zu rechtfertigen. Natürlich soll damit nicht gesagt sein, dafs bei Vergil schlechterdings keine Bezeichnung eines Windes eine individuelle Bedeutung hat. Besonders ist unverkennbar, dass die Benennungen in den Georgica viel präciser gewählt sind, was ja auch bei dem Zwecke der Dichtung leicht begreiflich ist.

[2]) Genaueres über das Gefährliche dieser Lage s. unten S. 16.

Aeneas daher den Palinurus, abzuhalten, d. h. das Schiff nach Osten abfallen zu lassen, um vor dem wachsenden Sturme Zuflucht in einem sicilischen Hafen zu suchen. Die Kursänderung tritt also erst bei V 32 (petunt portus, et vela secundi intendunt zephyri) ein.

Am Ende desselben Buches (V 827 ff.) finden wir Aeneas auf der Fahrt an der italischen Küste entlang. Günstige Winde treiben die Flotte (V 832), Aeneas befiehlt daher Segel zu setzen. Die Masten werden aufgerichtet, die Rahen geheifst, die Segel entfaltet und die Schoten straff angezogen. Dann werden bald die Backbord-, bald die Steuerbordschoten und -brassen losgeworfen (pariterque sinistros, nunc dextros solvere sinus) und dem entsprechend jedesmal die Schoten und Brassen auf der anderen Seite angezogen (una ardua torquent cornua detorquentque). Infolge dessen drehen sich die Rahenocken (cornua), sodafs sich bald die Backbord-, bald die Steuerbordnock dem Bug, bez. der Schanze des Schiffes nähert. Und wozu diese Manöver? Der Wind bleibt während der ganzen Reise unverändert günstig, man kann also nicht mit Jal (S. 334) an Umspringen des Windes und dadurch nötig gewordenes Lavieren denken. Denn es heifst ferunt sua flamina classem, nachdem die betreffenden Manöver erwähnt sind. Diese können mithin nur durch mehrfache Kursänderungen bedingt gewesen sein. Diese wiederum können wohl nur begründet sein durch die Absicht, den auf dem Wege liegenden Inseln auszuweichen und zugleich immer in der Nähe der Küste zu bleiben. Denn der Wunsch, einen geeigneten Ankerplatz zu entdecken, zwang die Trojaner, die Fahrt der Flotte allen Gestaltungen des Ufers genau anzupassen.[1]) Gegen Ende des Buches mufs dann, wie der Zusammenhang dort ergiebt, die Flotte wieder in freieres Fahrwasser gekommen sein.

Unter Umständen werden Segeln und Rojen mit einander verbunden, so heifst es V 280 f. von Sergestus: tali remigio navis se tarda movebat; vela facit tamen et plenis subit ostia velis. In der Regel hob man bei Ruderschiffen während des Ruderns den Hauptmast aus, unbedingt nötig war dies bei einer Ruderregatta, wo er den ohnehin beschränkten Raum für die Ruderer nur noch

[1]) Auch zu dieser Stelle haben die ἀθαλάσσωτοι in den Kommentaren allerhand Phantastereien vorgetragen. Ich widerstehe indessen auch hier der Versuchung, das Unzutreffende derselben im einzelnen nachzuweisen, und will nur auf Hertzbergs Übersetzung und Erklärung mit einem Worte eingehen. Hertzberg hat als „Bremenser", wie Gebhardi ihn nennt, Gelegenheit gehabt, nautische Dinge aus eigener Anschauung kennen zu lernen, und infolge dessen auch manches richtiger verstanden als andere. Hier übersetzt er torquent detorquentque mit „toppen und vieren" und fügt die Erklärung hinzu: „das Emporziehen eines Hornes (so dafs die Raa sich der verticalen Stellung nähert) heifst toppen, das Gegenteil vieren." Das Manöver, an das Hertzberg denkt, wird gewöhnlich mit dem Namen kaien bezeichnet und besteht darin, dafs man mittels der Toppenanten (d. h. der Taue, die von den Rahenocken schräg nach dem Top des Mastes hinauf und von dort an Deck fahren) die eine Rahenock hinauf-, die andere herabzieht. Nun ist es zunächst schon zweifelhaft, ob die Schiffe des Altertums, besonders die der allerältesten Zeit, schon Toppenanten gehabt haben. Denn es wäre schwer zu sagen, wozu sie gedient haben sollten. Das Manöver des Kaiens wird nämlich ausgeführt, wenn es darauf ankommt, dafs das Schiff einen möglichst geringen Platz beansprucht, also in Docks, wo mehrere Schiffe unmittelbar längsseits von einander liegen. Hier wird der Klüverbaum eingeholt, und die unteren Rahen, die auch stark angebrafst noch die Breite des Schiffsrumpfes überragen würden, werden gekait, weil sonst leicht Beschädigungen der Nachbarschiffe eintreten. Natürlich kommt dies aber nur bei Rahen in Frage, die am Maste befestigt sind, bei den Schiffen des Altertums liefs sich derselbe Zweck ja sehr viel einfacher durch vollständiges Herabfieren der Rahe erreichen. Hier kann also jedenfalls an Kaien, das ohnehin während einer Segelfahrt ganz zwecklos wäre, nicht gedacht werden.

mehr eingeengt hätte. Der Vormast dagegen war so befestigt, dafs er nicht ausgehoben werden konnte, und es lag daher nahe, das Vorsegel gegebenen Falles zu benutzen. Da Sergestus nun wegen seines Unfalls auf die ausgesetzten Preise notgedrungen Verzicht leisten mufs und es sich für ihn nur noch darum handelt, möglichst rasch und bequem wieder in den Hafen zu kommen, läfst er sein Vorsegel setzen. Daran, dafs Vergil hier formelhaft den Plural (plenis velis) setzt, obwohl der Singular richtig wäre, wird man keinen Anstofs nehmen dürfen. Zweifellos haben wir nur an ein Segel zu denken, denn wenn bei der Ausfahrt auch der Grofsmast gestanden hätte, so wäre er unbedingt in dem Augenblicke, als das Schiff mit voller Kraft auflief, gebrochen und über Bord gefallen. Vergil hätte diesen wichtigen Vorgang sicher nicht unerwähnt gelassen, ebensowenig das etwaige Aufrichten und Einsetzen des Mastes auf der Rückfahrt, wenn er an die Verwendung beider Segel gedacht hätte [1]). Zugleich liegt in plenis velis ein Hinweis auf die Richtung des Windes. Es ergiebt sich daraus, dafs hinwärts gegen den Wind gerudert werden mufste, was ja schon aus allgemeinen Gründen von vornherein wahrscheinlich ist und auch durch ventis vocatis v. 211 eine Stütze erhält.

Einen Schlufs auf die *Schnelligkeit* der Schiffe erlaubt nur III 117, wo Anchises sagt: tertia lux (seit der Abfahrt von Delos) classem Cretaeis sistet in oris. In reichlich 48 Stunden legt also das Schiff einen Weg von etwa 240 Kilometern zurück. Dies ergäbe eine Geschwindigkeit von 4—5 Kilometern oder 2 Knoten (Seemeilen) in der Stunde. Die Fahrgeschwindigkeit ist also verhältnismäfsig gering, steht aber in Einklang mit anderen Berechnungen von Fahrten im Altertume (vgl. Breusing Nautik 11 f. Afsmann 1622 b.).

Die Richtung der Fahrt wird bestimmt durch das *Steuerruder* (gubernaculum V 841 858 f. VI 349). Es besteht aus einem Ruder, das der Form nach ganz den zum Rojen gebrauchten entspricht, aber erheblich gröfser und stärker ist als diese. Bei kleineren Schiffen, wie die homerischen waren, genügt ein einziges Steuerruder, bei Polyeren, also auch bei den Dieren der Trojaner, haben wir überall zwei Steuerruder anzunehmen. Das eine befand sich an der Steuerbord-, das andere an der Backbordseite des Achterdecks und ruhte entweder auf einem Einschnitte in der Riegelung oder fuhr durch eine Klüse (Breusing Nautik 98 mit Abbildung) [2]). Verwendet wurde wahrscheinlich in den meisten Fällen nur eins, und die Wahl des einen oder anderen hing von den Umständen ab. Das unbenutzte wurde so lange aus dem Wasser emporgezogen und aufsenbords festgebunden. Am oberen Ende war durch den Schaft des Steuerruders ein Quernagel (clavus V 852. X 218) getrieben, der dem steuernden Matrosen [3]) die Handhabung des Steuers erleichterte. Daraus, dafs zwei Steuerruder vorhanden waren, erklärt sich auch sehr einfach, wie Aeneas V 868, nachdem beim Hinabstürzen des Palinurus ein Steuer mit verloren gegangen ist, trotzdem sein Schiff weiter zu steuern vermag.

[1]) Dadurch erledigen sich auch die Bedenken des Donatus, der zu dieser Stelle bemerkt: nullus nauta plenis velis venit ad terram, sed cum adhuc in alto est, deponit vela et navigium ad litus remigando perducit. Natürlich wird Sergestus sein Segel wieder geborgen haben, bevor er in unmittelbare Nähe des Landes kam.

[2]) Dass sie aufserdem noch an Haltetauen befestigt waren, hat Buresch (Fleckeisens Jahrb. 135, 1887, 522 ff.) wahrscheinlich gemacht.

[3]) Nur in Ausnahmefällen legt der Steuermann, dem es sonst obliegt, den Kapitän bei der eigentlich technischen Leitung des Schiffes zu unterstützen und zu vertreten, selbst Hand ans Steuer. Wenn Vergil verhältnismäfsig oft Palinurus und andere Steuerleute dies Amt versehen läfst, so ist dies ein neuer Beweis dafür, dafs er sich nicht allzu ängstlich an das Technische bindet.

V.

Einen verhältnismäfsig breiten Raum nehmen bei Vergil die Schilderungen von *Stürmen* ein, und wenn er hier auch manches typische Dekorationsstück (wie z. B. das Durcheinanderstürmen der verschiedenen Winde I 85 f.; vgl. Hom. Od. V 295 f. Ovid. trist. I 2, 27 ff.) wieder verwendet und vieles Detail aus Homer entlehnen konnte, so wird doch auch hier die Entwicklung in den einzelnen Phasen mit grofser Anschaulichkeit dargelegt. Niederfallende Sternschnuppen verkünden Unheil (G. I 365 f.), aber auch einzelne Sternbilder vermögen schon kritische Tage herbeizuführen, (nimbosus Orion I 535; hiberno sidere IV 309; adverso sidere Catal. XI 47). Dumpfes Brausen kündigt den herannahenden Sturm an (X 98 f.), Wetterwolken verfinstern den Himmel (I 88 f. III 198 f. 201. V 10 f.), die Taucher, Meerhühner und Reiher fliegen mit Geschrei zum Strande (G. I 361 ff.).

Der durch diese drohenden Anzeichen gewarnte Schiffer trifft seine Vorkehrungen. Er läfst zunächst das Deck klaren. So verstehe ich colligere arma iubet V 15. Die Herausgeber und Erklärer denken bei diesen Worten an ein Refen der Segel, doch wäre zunächst darzuthun, dafs arma colligere diesen vom Wortlaute doch sehr stark abweichenden Sinn überhaupt haben kann. Die Erklärer verlieren darüber kein Wort. Aufserdem ist gerade das Kapitel vom Refen eines der allerdunkelsten im antiken Seewesen (Breusing Nautik 60 ff.), und wir haben deshalb allen Grund, mit Vermutungen auf diesem Gebiete doppelt vorsichtig zu sein. Der Wahrheit am nächsten kommt Jal, der S. 413 sagt: il (Palinurus) ordonne de rentrer dans le navire tout ce qui peut donner prise au vent, comme les aplustres, les boucliers, les étoffes qui recouvraient le berceau fait à la poupe, les tentes qui abritaient les matelots, les acrostoles etc. Richtig ist hieran, dafs bei arma nicht an Segel zu denken ist, allerdings glaube ich, dafs es sich an unserer Stelle nicht darum handelt, die dem Winde Widerstand bietende Fläche möglichst zu verringern, denn dann hätte man zunächst die Segel einziehen und bergen müssen, was aber nicht geschieht. Ich glaube vielmehr, dafs der Ausdruck ganz im eigentlichen Sinne verstanden werden mufs. Es sollen die arma (= armamenta), d. h. die überall im Schiffe verteilten, hie und da stehenden und liegenden Geräte gesammelt und an einer Stelle verstaut werden, wo sie nicht von einer Sturzsee über Bord gewaschen werden können und auch den hin- und hereilenden Matrosen nicht im Wege stehen. Das ist eine Vorsichtsmafsregel, die in solcher Lage auch jetzt noch stets getroffen wird. Arma colligere kann man also mit „Deck klaren" übersetzen, wenn man sich natürlich auch dabei gegenwärtig zu halten hat, dafs hier „Deck" nicht dem Deck der modernen Schiffe entspricht.

Auch die Ruderer müssen sich bereit halten (incumbere remis V 15; dafs noch nicht wirklich gerudert wird, beweist V 28), um nötigen Falls sofort beginnen zu können. Die See erschauert (inhorruit unda tenebris III 195. V 11), Schaum färbt die Oberfläche weifs (VII 528. G. III 237), die Wogen schwellen an (I 43. 84 f. 124. III 196 f. VII 529 f. G. I 356f.), erheben sich bergeshoch (G. III 239 f.) oder gar bis an die Sterne (I 103. VII 530. Cul. 349 f.) und wühlen den schwarzen Sand vom tiefsten Meeresgrunde auf (I 106 f. 125 f. II 418 f. G. III 240 f.), sodafs Himmel und Erde sich zu vermischen scheinen (I 133 f.). Die Brandung donnert am Gestade (I 86. 107. G. I 327. 358 f. II 108. III 200), am heftigsten in der Nähe von Klippen (G. III 261 f.).

Gegen schwere Stürme ist das antike Schiff, besonders kleinere, wie die trojanischen, in

viel höherem Grade wehrlos als die neueren. Zunächst werden die Segel straff gebläht (magna repentino sinuantur lintea coro Cir. 460), die Kommandorufe vermischen sich mit dem Knarren und Ächzen des Tauwerks (insequitur clamorque virum stridorque rudentum I 87). Bald aber zwingt die wachsende Wut des Sturmes den Schiffer, das Segel zu refen oder einzuziehen (omnis navita ponto umida vela legit G. I 372 f.). Vermutlich war das kleinere Vorsegel aus schwererem Tuche hergestellt und diente deshalb als Sturmsegel. Das Rudern ist natürlich aufserordentlich erschwert (Cir. 461), oft brechen sogar die Remen (I 104). Damit ist die Gefahr auf das Höchste gestiegen, denn mit dem Augenblicke, wo die Bewegung des Schiffes aufhört, wo es „vor Top und Takel lenfst", verliert der Schiffer auch seine Herrschaft über dasselbe, da es nun dem Drucke des Steuers nicht mehr gehorcht. Es kann nicht mehr Kurs halten und wird zu einem widerstandlosen Spielballe von Wind und Wellen (excutimur cursu et caecis erramus in undis III 200). Jetzt ist es nicht mehr möglich, das Schiff so zu halten, dafs die Wellen es von den ungefährlichsten Seiten, nämlich von vorne oder von hinten [1]), treffen, sie brechen auch von der Seite über das Schiff hin (prora avertit et undis dat latus I 104 f.). So entsteht zunächst die Gefahr, dafs der Schiffsraum voll Wasser schlägt, eine Gefahr, der die antiken Schiffe wegen ihrer Bauart viel mehr ausgesetzt waren als die modernen (Afsmann 1602 b). In den seltenen Ausnahmefällen aber, wo eine Art von Verdeck vorhanden war, konnten leicht die mittschiffs angebrachten Luken, die in den Raum hinabführen, eingeschlagen werden und das Wasser in den Raum eindringen lassen. Auch wird das Steuerruder bei solcher Lage des Schiffes dem Steuernden leicht aus der Hand geschlagen und zertrümmert. Endlich ist auch das heftige Schlingern, das Schwanken des Schiffes um seine Längsachse, leicht verhängnisvoll, da hierbei die Nähte zwischen den Planken gelockert und undicht werden oder das Schiff gar kentert.

Ist schon dies eine bedenkliche Lage für ein Schiff, so wird sie ganz verzweifelt, wenn

---

[1]) Natürlich können auch von hinten kommende Sturzseen Unheil genug anrichten, wie I 114 ff. (unam . . ingens a vertice pontus in puppim ferit: excutitur pronusque magister volvitur in caput; ast illam ter fluctus ibidem torquet agens circum, et rapidus vorat aequore vortex) beweisen. Jal schafft sich selbst Schwierigkeiten, wenn er (S. 292 f.) erklärt: il s'agit cette fois d'une lame immense qui, venant de la proue du navire d'Oronte, et tombant de haut (a vertice me paraît avoir ce double sens; il fortifie ingens en même temps qu'il est en opposition avec puppim, comme extrémité du vaisseau), déferle sur la poupe, ébranle le capitaine, qui, au mouvement du tangage est déjà penché en avant (pronus), et le fait tomber, roulant sur lui-même, la tête la première. Die Sache liegt einfach so: Die Sturzsee rollt von hinten heran, der Kamm überstürzt sich in dem Augenblicke, als sie das Schiff erreicht hat, packt den Orontes und stürzt ihn kopfüber vom hohen Hinterdeck ins Meer. Gegen diese Auffassung erhebt Troost (Seebilder aus Vergil, Progr. v. Frankenstein i. Schl. 1892) Bedenken und sagt (S. 9 Anm. 2): „Die Sachlage fordert, hier dem gewöhnlichen Sprachgebrauche gemäfs mit Gebhardi zu erklären: „ut in puppim se vergat." Eine über das Deck hinfegende Woge hätte für den an überschlagende Seen gewöhnten Steuermann kaum solche Folgen gehabt. Auch bliebe so unerklärt, warum das Schiff gleich darauf ein Spiel der Meereswirbel geworden." Dafs diese Bedenken nur aus grauer Theorie entspringen, kann ich auf Grund persönlicher, schmerzlicher Erfahrung versichern. Bei einem Orkane, den ich in der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober 1872 im Nordostpassat des atlantischen Oceans erlebte, traf das Hinterdeck unseres Schiffes (einer Schonerbrigg, also eines zweimastigen Segelschiffes) eine schwere Sturzsee, die die beiden am Steuerrade stehenden Leute (es waren der Steuermann und ein Vollmatrose, also beides erfahrene Seeleute) über Bord rifs und so deren Tod verursachte. — Dafs das Schiff „gleich darauf vollständig ein Spiel der Meereswirbel" wird, ist eine Folge davon, dafs das Schiff nicht mehr gesteuert wird.

die Nähte aufspringen, das Schiff leck (quassatus I 551) wird und untergeht (laxis laterum compagibus omnes accipiunt inimicum imbrem rimisque fatiscunt I 122 f.) oder auf den Strand geworfen wird, wo die unablässig heranrollenden Brandungswellen es mit einem immer höher steigenden Sandwalle umgeben (tris in brevia et syrtis urguet inliditque vadis atque aggere cingit harenae I 110 ff.). Unter solchen Umständen kann nur göttliche Hilfe Rettung bringen (I 135. 142 ff. V 816 ff.).

VI.

Atque equidem extremo . . iam sub fine laborum vela traham et terris festinem advertere proram! (G. IV 116 f.) Wir haben die Gefahren der Meerfahrt glücklich überstanden, haben Land in Sicht und müssen unser Schifflein jetzt nur noch sicher in den Hafen bugsieren.

Wie bei unsern Kriegsschiffen, die aus fernen Meeren zurückkehren, der Heimatwimpel im Top des Grofsmastes das Ziel angiebt, so bekränzt im Altertum der Schiffer freudig das Hinterdeck und die auf ihm stehenden Götterbilder (pressae portum tetigere carinae puppibus et laeti nautae imposuere coronas G. I 303 f.), wenn es der Heimat zu geht, und froh begrüfst er die ihm bekannte Reede (tandem laeti notae advertuntur harenae V 34), wenn der Ausguck haltende Matrose die erwartete Mitteilung macht. Zunächst zieht er die Segel ein (vela cadunt III 207; vela legunt III 532; vela traham G. IV 117), denn jetzt beginnt das Fahrwasser enger und schwieriger zu werden. Oft liegt in der Hafeneinfahrt selbst ein Riff, das zwar die Gewalt der heranrollenden Wellen bricht und dadurch die Sicherheit der im Hafen ankernden Schiffe erhöht (I 159 ff. III 533 ff. G. 418 ff.), zugleich aber auch das Einlaufen erschwert. Weil es deshalb von Wichtigkeit ist, den Lauf und die Schnelligkeit des Schiffes jeden Augenblick völlig in der Gewalt zu haben, so mufs in den meisten Fällen die letzte Strecke mittels Ruderns zurückgelegt werden (vela cadunt, remis insurgimus, haut mora, nautae adnixi torquent spumas et caerula verrunt III 207 f.), ebenso wie jetzt die Dienste von Schleppdampfern in Anspruch genommen werden müssen. Der Bug wird dem Lande zugekehrt (proras ad litora torquent III 532; terrae advertere proras VII 35. VIII 101. G. IV 117), allmählich wird die Fahrt verlangsamt, schliefslich hört die Bewegung ganz auf, oder das Schiff fängt an wieder etwas rückwärts zu treiben. Erst jetzt ist der richtige Augenblick gekommen, den Anker fallen zu lassen (III 277. VI 901). Oft werden Wind und Strömung das Schiff in eine rückläufige Bewegung treiben, die das Fallenlassen des Ankers ermöglicht; wo aber diese das Schiff dem Ufer zutreiben, mufs es vor dem Ankern wenden (obvertunt pelago proras; tum dente tenaci ancora fundabat navis et litora curvae praetexunt puppes VI 3 ff.).

Ist nur ein kurzer Aufenthalt beabsichtigt, so bleibt das Schiff so vor Anker liegen, oder auch gar ohne Anker, wenn ein Wunderhafen vor Wind und Strömungen vollständig geschützt ist (hic fessas non vincula navis ulla tenent, unco non alligat ancora morsu I 168 f.). Soll indessen die Fahrt auf längere Zeit unterbrochen werden, so läfst man, falls man kein regelrechtes Dock aufsuchen kann, die puppis an einer sandigen Stelle auf den Strand laufen. Wenn das Schiff festsitzt, springen einige Matrosen, zum Teil die Remen als Springstangen benutzend (X 290), über Bord in das flache Wasser, um es mit Trossen am Lande zu befestigen. Sodann wird durch pontes

vom Hinterdecke aus die Verbindung mit dem trockenen Lande hergestellt (socios de puppibus altis pontibus exponit X 288) und später, nachdem alle schwereren Ausrüstungsgegenstände, wie Masten, Rahen, Anker, aus dem Schiffe hinausgeschafft sind, dasselbe ganz auf das Trockene gezogen (subducere I 551. 573. III 135. Genaueres über dies Verfahren in Breusings Nautik 126 f.). Darauf, dafs diese pontes nicht Leitern, sondern Stege, d. h. breite Bohlen sein mufsten, hat schon Breusing (Nautik 119 f.) aufmerksam gemacht. Gleichbedeutend mit den pontes sind die X 654 erwähnten scalae (vergl. Jal 403). Das Schiff, von dem hier die Rede ist (forte ratis celsi coniuncta crepidine saxi expositis stabat scalis et ponte parato), liegt an einer Stelle des Ufers, wo die steil abfallenden Felsen es nicht gestatten, das Schiff auflaufen zu lassen. Es ist deshalb mit Landfesten vertaut (659), und die scalae und pontes führen vom Hinterdecke aus etwa in gleicher Höhe auf die Uferfelsen. Turnus verfolgt das fliehende Trugbild des Aeneas und stürmt durch das ganze Schiff von der puppis aus bis zur prora (659). Erst als er hier, möglichst weit vom Ufer entfernt ist, läfst Juno das Schiff abfahren, weil Turnus von der prora aus nicht mehr an das Ufer zurückkommen kann.

Aus einem anderen Grunde läfst Tarchon (X 290 ff.) seine Schiffe mit dem Bug auflaufen Er will seine Truppen möglichst schnell zum Kampfe führen, sucht eine Stelle aus, wo das sandige, allmählich ansteigende Ufer das Manöver gefahrlos erscheinen läfst, und befiehlt dann mit voller Kraft auf das Gestade loszurudern. Allen anderen Schiffen gelingt es nach Wunsch, nur sein eigenes trifft eine Stelle, an der sich eine Sandbank vor dem eigentlichen Ufer hinzieht. Er läuft auf und bleibt sitzen, bevor er sein Ziel erreicht (socii consurgere tonsis spumantisque rates arvis inferre Latinis, donec rostra tenent siccum et sedere carinae omnes innocuae, sed non puppis tua, Tarchon. Namque inflicta vadi dorso dum pendet iniquo, anceps sustentata diu, fluctusque fatigat, solvitur atque viros mediis exponit in undis fragmina remorum quos et fluitantia transtra impediunt, retrahitque pedem simul unda relabens X 299 ff.). Will man puppis v. 302 im eigentlichen Sinne verstehen, so liegt es am nächsten, anzunehmen, dafs Vergil sich die Sache folgendermafsen gedacht hat: Das Schiff hat genügende Schwungkraft, um, vielleicht auch noch gehoben von einer Brandungswelle, mit der vorderen Hälfte über die Sandbank hinwegzukommen, bleibt aber etwa mittschiffs sitzen. Diese Lage ist schon für ein modernes Schiff höchst gefährlich, noch gefährlicher aber für das lang und schmal gebaute Schiff des Altertums. Kein Wunder daher, dafs Tarchons Schiff in zwei Hälften auseinanderbricht. Das Ganze verläuft also ähnlich wie der Schiffbruch des Paulus (Apostelgesch. 27, 41. Breusing Nautik 202 f.). Die Mannschaft stürzt ins Meer, und nur mit Mühe gelingt es ihr ans Ufer zu kommen, denn retrahit pedem simul unda relabens. Dass hier nicht an den Eintritt der Ebbe zu denken ist, liegt auf der Hand, da das Ganze im Mittelländischen Meere vor sich geht. Also kann nur das beständige Auf- und Abrollen der Brandungswellen am Strande (recursus languentis pelagi X 288 f.) gemeint sein, und „es ist hier offenbar die allen Seebadenden wohl bekannte Erscheinung bezeichnet (surf nennen sie die Engländer), wenn die Welle, deren untere Masse eher vom Strande abfliefst als die obere, die Füfse seewärts fortreifst". (Hertzberg z. d. St.) Sehr anschaulich schildert Vergil diese Erscheinung XI 624 ff: qualis ubi alterno procurrens gurgite pontus nunc ruit ad terram scopulosque superiacit unda spumeus extremamque sinu perfundit harenam, nunc rapidus retro atque aestu revoluta resorbens saxa fugit litusque vado labente relinquit; ähnlich auch G. IV 262.

Die ersten Schritte der Gelandeten sind noch etwas unsicher (dum trepidi egressisque labant vestigia prima X 283), weil der Körper, an die Bewegung des Schiffes gewöhnt, unwillkürlich noch den beständig schwankenden Planken des Verdecks zu entsprechen sucht.

Wie die Fahrt mit der Bitte um den Schutz der Götter begonnen hat, so bringt der Seemann nach glücklich vollendeter Reise Weihgeschenke dar (XII 768 ff.).

Verzeichnis der genauer besprochenen Stellen der Aeneis.